

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 81 (1936)
Heft: 11

Artikel: Troupes légères et ravitaillement en vivres
Autor: Buxcel, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341737>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Troupes légères et ravitaillement en vivres.¹

Entrons maintenant dans le cadre général des troupes légères : cyclistes, motorisées ou montées.

Si, comme pour les autres troupes, la mission des services est identique : maintenir au summum la puissance offensive et la capacité de résistance des combattants ; si le terrain est le même, avec ses routes, ses pistes, ses espaces détruits, la rapidité de déplacement, la multiplicité des missions et l'étendue du rayon d'action aggravent les conséquences des à-coups et des lenteurs toujours possibles, bien que les transporteurs soient des automobiles et non des véhicules hippomobiles. Le problème se complique de lourdes servitudes de circulation et de difficultés de liaison ; mais l'action du commandement ne saurait en être limitée.

Des procédés ordinaires de ravitaillement, il faut exclure, parce que inapplicables aux troupes légères, la constitution de dépôts et l'exploitation des ressources locales : les dépôts, à cause d'une immobilité les rendant très vite inutilisables ; l'exploitation des ressources, vu le manque de temps pour les réquisitions. La solution doit être recherchée dans la dotation en vivres, dont la valeur dépendra de la durée et de la distance du ou des bonds à exécuter entre deux distributions. Si nous jouons dans des rayons d'action de 40 à 80 kilomètres, la dotation réglementaire actuelle est-elle suffisante ? Elle constitue un minimum. Echelonné comme pour les autres troupes, l'équipement doit être plus dense à l'extrême avant qu'à l'arrière ; c'est

¹ Lire la 1^{re} partie de cette étude dans notre livraison d'octobre 1936. (*Réd.*)

le seul moyen de supporter sans ennui les incidents de la manœuvre des trains. Renforçons-le d'une ration de vivres immédiatement consommables, ration dite de combat, tout entière transportable sur l'homme, pour le cas où les trains de cuisines ne pourraient rejoindre les unités.

En premier échelon, la dotation journalière se présenterait comme suit :

	Rations journalières	Rations de combat	Rations de réserve
sur l'homme	} 1	1	1
au tr. cuis.			
au tr. rav.			
Total	2	1	1

Pour les cyclistes et les patrouilles d'exploration, une subsistance intermédiaire est à ajouter aux rations mentionnées ci-dessus.

L'introduction d'une ration supplémentaire soulève la question de sa consommation et de son apport. Sa présence sur l'homme est-elle occasionnelle ou permanente ? Permanente, sans quoi elle risque de faire défaut au moment opportun. Sitôt consommée, elle doit être remplacée. Sa consommation produit un décalage dans le ravitaillement en rations journalières, ainsi que le montre le tableau ci-après. Pour chacun des quatre jours d'opérations indiqués dans ce tableau, l'équipement en subsistance comprend les quatre rations proposées précédemment. La ration journalière du deuxième jour, remise au train de cuisines le soir du premier, ne parvient pas à temps aux unités et ne pourra être consommée que le troisième. La ration journalière du troisième jour touchée le soir du premier est, par conséquent, gardée au train de ravitaillement jusqu'au soir du troisième, pour n'être consommée que le quatrième.

Le deuxième jour, la troupe a consommé la ration de combat, qui est immédiatement remplacée au ravitaillement du même jour. Rations de combat et rations de réserve se reportent de jour en jour tant qu'elles ne sont pas utilisées.

Au point de vue administratif, le droit à percevoir n'est

Rations	journalières				de combat				Total	de réserve			
	1	2	3	4	1	2	3	4		1	2	3	4
sur l'homme					1	1				1	1	1	1
au tr. cuis.	j1		j2	j3									
au tr. rav.		j2	j3	j5		1							
rat. touchées au ravitaillement du	->	->	->										
des rations consommées	1		1	1	1				4				
Total													
des rations touchées	1	1		1	1	1			5	1			

point dépassé. En quatre jours, on a consommé quatre rations, et l'on a touché trois rations journalières et deux rations de combat, plus la ration journalière du premier jour ; au total six rations. Mais il en reste deux à disposition : la ration journalière du cinquième jour et une ration de combat.

Au soir du 4^e jour, après la distribution, la dotation se compose de :

- une ration journalière pour le 5^e jour, sur l'homme et au tr. cuis. ;
- une ration journalière pour le 6^e jour, au tr. rav. ou sur la pl. rav. ;
- une ration de combat, sur l'homme ;
- une ration de réserve, sur l'homme.

Certaines situations exigeront la présence, sur l'homme, non pas seulement d'une ration de combat, mais de deux ou trois.

Cette ration nouvelle produit une augmentation de poids que le train de ravitaillement ne pourra pas toujours prendre en charge, bien que l'attribution du tonnage soit largement calculée. On aura alors recours à la cp. subs. pour un transport direct à la troupe, mais exceptionnellement.

Le transport et le paquetage de ces vivres méritent aussi un examen. Pour les cyclistes, motocyclistes, mitrailleurs motorisés, chars, la machine supportera ce supplément. Dans la cavalerie, le paquetage, déjà fort lourd, ne l'acceptera pas sans une diminution correspondante en linge personnel, matériel de nettoyage, etc., dont on pourra se passer pendant deux jours plus aisément que de vivres.

Comme moyen de paquetage le sac à pain devient insuffisant. Il l'est même pour la dotation réglementaire. La ration de réserve y trouve difficilement place à côté de la ration journalière entière. Aux multiples détachements et patrouilles quittant pour une durée imprévue le gros des groupements légers, il est nécessaire de donner des vivres supplémentaires, directement utilisables, sans aucune préparation par le combattant. La transformation du sac à pain ne peut être étudiée isolément. C'est l'ensemble de la charge de l'homme qui est à revoir.

Le côté moral du problème de l'alimentation n'est point à négliger. L'entrée en action à la tombée de la nuit, qui est la plus fréquente, doit trouver des hommes décidés. Si l'homme est insuffisamment nourri, son rendement est réduit. Avec la fatigue physique, le manque de nourriture amène une dépression provoquant la nervosité, la peur peut-être, alors que le calme est de rigueur.

Et une division entière compte sur ces hommes pour se couvrir et s'éclairer !

Conjointement avec la solution que nous venons d'envisager, l'organisation des trains doit concourir à la plus grande liberté de manœuvre de ces troupes constituées spécialement en vue de missions offensives. La répartition des convois, telle qu'elle existe aujourd'hui, se prête à toutes les combinaisons.

Remontons le courant de l'échelonnement en profondeur et arrêtons-nous aux trains de cuisines. Dans les troupes motorisées et cyclistes, qui utilisent la route et y reviennent fréquemment, ils sont constitués par des camions. Dans la cavalerie, ce sont des véhicules hippomobiles. Il serait désirable de pourvoir cette arme de moyens doués d'une vitesse en rapport avec celle des escadrons, s'attelant, sur route, à n'importe quel camion valide, et pouvant, en fin de parcours, dans le terrain, être traînés par des chevaux ou même par des hommes. L'emploi de remorques-cuisines à deux roues, légères, donnerait des résultats appréciables.

La manœuvre de ces trains est certainement la plus délicate. Ils doivent opérer chaque jour, au minimum, une jonction avec les combattants et une autre avec les trains de ravitaillement. En fixant ces jonctions entre la tombée de la nuit et l'aube, on groupe le repas du soir, le contact avec les trains de ravitaillement, le repas du matin, en l'espace de 8 à 10 heures ; de grands déplacements sont ainsi évités ; résultat : une usure moindre du matériel et des attelages. Avec les troupes à pied et les troupes attelées, cette manière de procéder est la plus courante. Il est même possible de les sustenter encore au milieu de la journée.

Il en va autrement avec des troupes légères. La distribution et les repas se feront vraisemblablement de jour, lors des regroupements et des rétablissements. Cependant la durée très variable de ces opérations et la notification, le plus souvent au dernier moment, des temps et lieux de leur exécution écartent toute régularité dans le jeu des trains.

Amenons les trains de cuisines à pied d'œuvre : autre question fort controversée. Lors de la marche en avant,

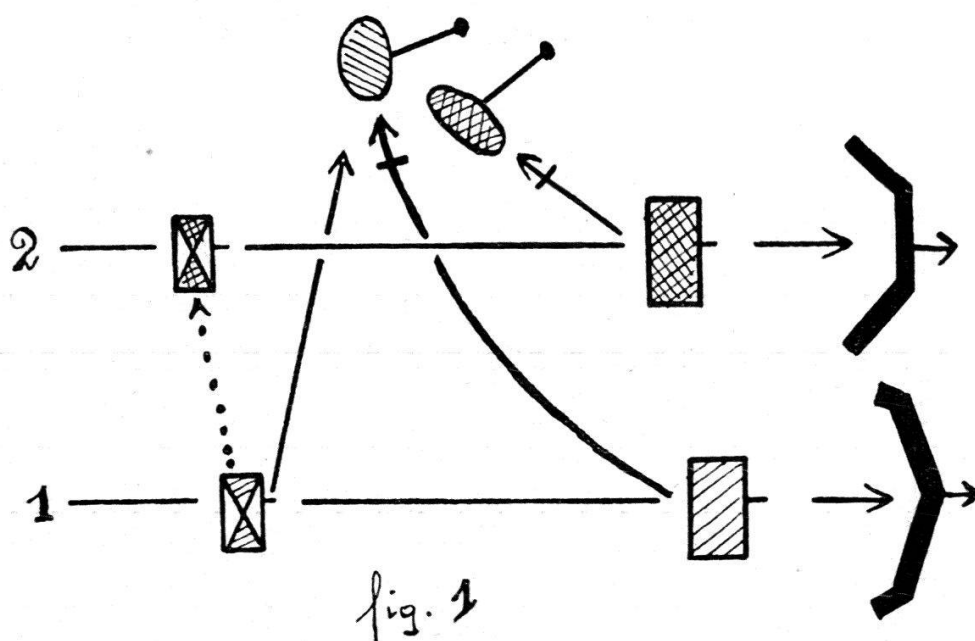
si leur vitesse de déplacement est identique à celle des troupes, et si la marche est couverte et éclairée, ils peuvent suivre les unités légères, à condition de pouvoir être retirés rapidement en cas d'engagement. S'il faut roquer, il est inutile de le souligner importunément par des mouvements de trains qui, à ce manège, auront tôt fait de se ruiner. On ne saurait appliquer ici des principes absolus aux marches et encolonnements des trains de cuisines. Les possibilités de liaison, l'artillerie et l'aviation ennemies, les destructions dicteront les mesures à prendre. Il suffit de savoir où ils stationnent et de se rappeler leur existence assez à temps pour que leur acheminement vers les combattants se réalise sans que ces derniers aient trop à les attendre. Mais la rapidité de l'action prime tout. Si les troupes doivent partir libres de toute entrave, qu'elles soient alors munies d'un moyen de sécurité : une ration supplémentaire. Les trains reviendront aux corps quand ceux-ci seront en défensive, en réserve ou en voie de reconstitution. Jusque-là, réunis en colonnes correspondant aux sous-groupements de marche ou de combat, ils restent à l'arrière. Il ne s'agit plus d'unités ou de corps de troupes homogènes ; les sous-groupements, à base de cavalerie, comprennent des cyclistes, des motocyclistes, des mitrailleurs et des chars blindés ; leurs trains de cuisines, destinés à se mouvoir ensemble, ne peuvent être que d'un seul type : automobiles.

Les trains de ravitaillement vont intervenir.

* * *

Que les troupes légères soient en pointe ou fondues dans la ligne, il est préférable, en règle générale, que leurs places de ravitaillement soient à la hauteur de celles des autres troupes de l'unité d'armée dont elles relèvent. Ces places sont déterminées par les services de cette dernière. Le ravitaillement dépend de ce qui se passe à l'avant, non seulement dans le secteur même de la troupe à ravitailler, mais encore dans les secteurs et compartiments voisins,

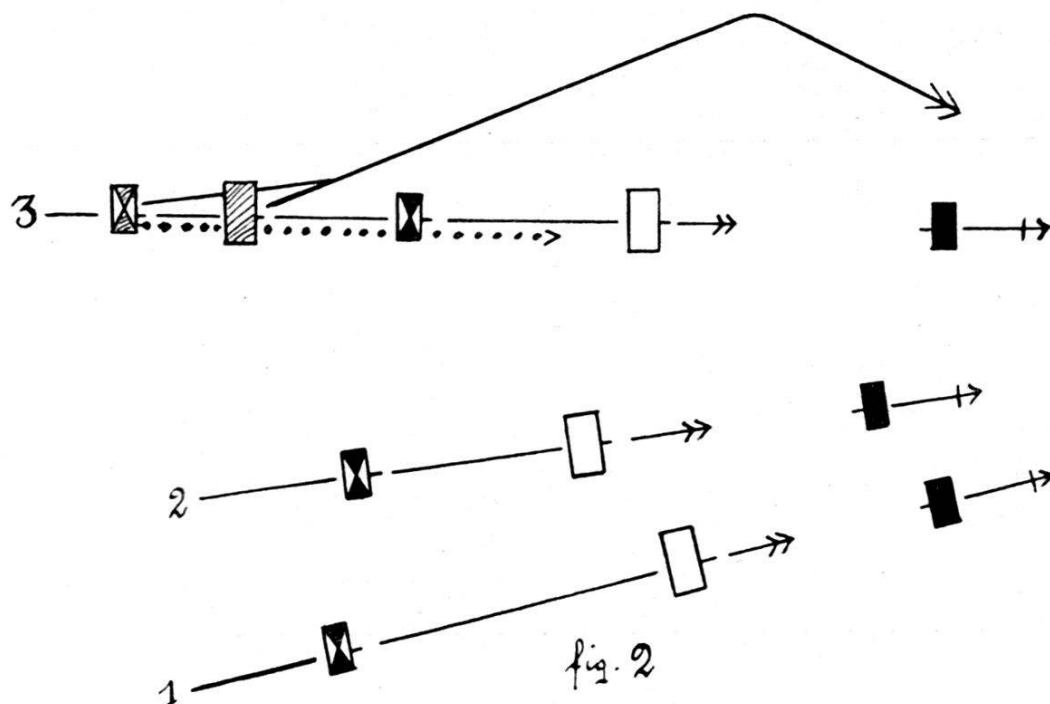
dont l'aménagement appartient à des commandements divers. En matière de services, les limites en sont bien estompées ; avec des troupes légères, elles s'effacent. L'action n'est pas invariablement perpendiculaire au front de l'adversaire. Ses axes prennent toutes les directions par rapport à celui-ci, et son point de départ peut être ailleurs que sur la base de la grande unité dont relève le groupe-



ment léger. Force sera donc, dans certaines circonstances, de prévoir le ravitaillement de ce dernier par les troupes des subsistances d'une unité d'armée voisine. En outre la cp. subs. ne peut être actionnée par deux autorités. Un détachement de troupes légères n'est donc point en possession de tous les éléments nécessaires pour pouvoir fixer lui-même son ravitaillement ; et cela d'autant plus qu'il ne dispose pas d'une route à lui, mais qu'il utilise les voies des autres groupements. Il y a en quelque sorte une superposition, temporaire ou transitoire, des secteurs d'action.

Les graphiques ci-contre, représentant deux des situations décrites précédemment, donnent une idée du parallélisme de manœuvre des gros, des troupes légères et de leurs trains.

Formé de deux subdivisions, le grpt. rec., en marche ou déployé, est axé sur deux perpendiculaires au front, en avant des gros. Relevés par ceux-ci, auxquels ils cèdent leurs axes (1 et 2), ces deux sous-groupements reçoivent une mission sur le flanc gauche de l'ensemble. Le mouvement du sous-grpt. de droite provoque :



a) pour les combattants, un point d'intersection sur l'axe n° 2, de la colonne de gauche des gros,

b) pour les trains, un déboîtement de l'axe n° 1, et un point d'intersection sur l'axe n° 2 à moins qu'ils ne soient groupés avec ceux de l'ancien sous-grpt. de gauche devenu sous-grpt. de droite. Si cette réunion s'opère, tous les convois emprunteront pour leur progression l'axe n° 2 (fig. 1).

Le grpt. léger est réserve de division derrière la gauche. Il a ordre d'agir sur les arrières de l'ennemi, qui se replie devant les gros lancés à sa poursuite. Pour la marche de ses trains, deux solutions se présentent :

a) avancer dans le sillage de la colonne de gauche de la division, pour en déboîter ensuite,

b) s'engager dès le départ sur l'itinéraire des éléments légers (fig. 2).

Ces exemples font encore entrevoir la possibilité de garder, en arrière, les trains réunis — tr. rav. et tr. cuis. —, en dehors des routes de marche, pour ne les faire avancer qu'une fois le mouvement des combattants terminé. Si des déboîtements doivent se produire, il y aura lieu de les ordonner assez en arrière pour que la circulation dans la zone où les gros montent en ligne n'en soit point gênée.

* * *

Les places de ravitaillement sont fixées ; les ordres sont parvenus aux intéressés ; le temps s'écoule, la situation se modifie. L'axe du mouvement a changé, et les lieux indiqués ne sont plus utilisables.

L'introduction d'un « point intermédiaire » — en plus de la place de ravitaillement — entre le groupement léger et la cp. subs. paraît propre à remédier à cet état de choses ainsi qu'à éviter de fixer le ravitaillement *in extremis*. A ce point et au moment prescrits par l'E.-M. de l'arrière, la subdivision de la cp. subs. est mise à la disposition du groupement, ou pour un ravitaillement sur place, ou pour être reprise par ce groupement afin d'être dirigée sur un endroit à sa convenance, plus en rapport avec la situation de l'heure et la direction du déplacement. Toutefois nous devons mettre une condition à l'emploi de ce procédé : le groupement ne retiendra pas le convoi de la Cp. subs. ; il a l'obligation de le libérer sitôt cette mission, toute momentanée, accomplie.

Le ravitaillement doit être avancé, et d'autant plus avancé que les éléments sont plus mobiles. C'est un principe qui ne souffre aucune dérogation.

Le tonnage à transporter est considérable. Les fourrages en constituent la partie la plus importante, car la mise au pâturage, même possible, est insuffisante.

Et maintenant les trains de ravitaillement vont rechercher le contact, très en avant peut-être, avec les trains de cuisines. Leur avance, sur route, puisqu'ils sont motorisés, est conduite avec prudence. Des mesures de protection

et la reconnaissance du cheminement s'imposent. De part et d'autre de la colonne, dans une bande de largeur égale à la portée des armes automatiques, des patrouilles tiennent le terrain.

La jonction avec les trains de cuisines ne suffit pas. Le foin, l'avoine et l'essence seront portés plus avant encore. La distribution terminée, les trains vidés se replient sur un ou plusieurs points de concentration, où ils sont gardés en vue d'un ravitaillement ultérieur.

* * *

Dès les places de ravitaillement, les convois sont actionnés par les troupes, sous réserve des règles de circulation édictées par le service routier. Les quartiers-maîtres, selon les intentions ou les instructions des commandants, sont les ordonnateurs de ces mouvements. Il est indiqué de leur attribuer un détachement d'agents de transmission, à effectif proportionné au fractionnement des colonnes. Quelle est la place de ces officiers dans cet ensemble ? Vouloir les maintenir à un endroit fixe, c'est risquer l'enrayement de tout l'organisme. Au poste de commandement, leur présence est nécessaire : ils y reçoivent l'orientation, le renseignement, les ordres, les rapports sur les incidents de fonctionnement du service. Leur place est aussi marquée aux points d'articulation du système, — pl. rav., lors même qu'ils n'en sont pas les commandants, pl. de distribution — le long des routes où cheminent les colonnes de trains. La liaison entre ces dernières et les troupes est leur affaire. Il importe qu'ils prennent l'initiative de toutes les mesures propres à assurer l'entretien de combattants dont la caractéristique est la vitesse ; d'où l'obligation pour eux de ne « coller » nulle part.

* * *

Faire face rapidement et économiquement à toutes les situations reste le but à atteindre. A cet effet, une modification du matériel est indispensable. Seule elle permettra

de varier les procédés et d'intervenir au moment favorable.

Quant aux données du problème — dispersion, mobilité, amplitude des déplacements — elles se ramènent, en ce qui concerne la zone de combat, à des normes excluant les vitesses d'autostrades et les distances-records de randonnées sportives. Si, en manœuvres de paix, on doit tirer tout le parti possible de la vitesse technique des véhicules à moteur, en temps d'opérations actives, il ne faut compter qu'avec leur vitesse tactique.

Capitaine C. BUXCEL.
